Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10267

30. 03. 98

Antrag

der Abgeordneten Elke Ferner, Wolfgang Behrendt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Otto Reschke, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Stauvermeidung und Umweltschonung durch eine effizientere Verkehrspolitik

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem prognostizierten Verkehrswachstum wächst der Reformbedarf unseres Verkehrssystems. Vor diesen Herausforderungen hat die Verkehrspolitik der letzten 15 Jahre kapituliert. Während immer mehr Menschen immer schneller immer entferntere Ziele erreichen wollen, zeigen sich immer deutlicher die Schwächen des bestehenden Verkehrssystems: Lärm und Abgase plagen Menschen und Umwelt, die Städte werden unwohnlicher, Verkehrsunfälle fordern einen hohen Blutzoll, Pkw und Lkw bleiben in ihren eigenen Staus stecken. Das Gesamtsystem droht an seinem eigenen Wachstum zu ersticken.

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist Standortfaktor; für fast alle Arbeitsplätze haben Verkehr und Mobilität eine wichtige Funktion. Alle Erfahrungen weltweit zeigen, daß es zur Sicherung der Mobilität nicht ausreicht, ausschließlich auf weiteren Straßenbau zu setzen – die notwendigen strukturellen Reformen des Verkehrssystems würden dadurch nur verzögert. Auch sind in der dicht besiedelten Bundesrepublik Deutschland dem weiteren Straßenbau aus ökologischen, stadtplanerischen und haushaltspolitischen Gründen enge Grenzen gesetzt.

Es ist deshalb Zeit für intelligentere Lösungen gegen die Verkehrsprobleme und Verkehrsstaus – Lösungen, die langfristig Entlastung von Mobilitätsengpässen erwarten lassen und gleichzeitig die Umwelt und die öffentlichen Kassen schonen. Die Effizienz des Gesamtsystems muß gesteigert werden durch Lösungen, die Mobilität für alle ohne zusätzlichen Verkehr ermöglichen.

Ziel ist die Sicherung einer zuverlässigen, rücksichtsvollen und umweltverträglichen Mobilität: zuverlässig für die Wirtschaft, rücksichtsvoll für die Menschen und umweltverträglich für die jetzigen und die nachfolgenden Generationen. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muß deshalb integrierter Bestandteil einer aktiven Wirtschafts-, Forschungs-, Arbeitsmarkt-, Umwelt- und Städtebaupolitik werden. Verkehrswachstum muß – ebenso wie der Energieverbrauch – durch mehr Effizienz vom Wirtschaftswachstum abgekoppelt werden.

Die verkehrspolitische Zielhierarchie heißt: Vermeidung weiterer Verkehrszuwächse; Verlagerung möglichst hoher Verkehrsanteile von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn, ÖPNV, Binnenschiff- und Küstenschiffahrt; umweltverträgliche Abwicklung verbleibender Straßenverkehrsanteile. Lkw und Pkw werden auch in Zukunft tragende Säulen unseres Verkehrssystems sein. Sie müssen jedoch stärker als bisher mit den anderen Verkehrsträgern vernetzt und umweltgerecht gestaltet werden.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die folgenden Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems zu ergreifen:

I. Effzienzsteigerung durch neue Prioritäten bei den Verkehrsinvestitionen

Verkehrsinvestitionen müssen dort konzentriert werden, wo sie maximale Beiträge zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltverträglichere Verkehrsträger erbringen und dort wo sie zur Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems beitragen im Sinne einer besseren Kapazitätsauslastung der bestehenden Infrastrukturen.

1. Neuen Bundesverkehrswegeplan erstellen

Die Bundesregierung wird aufgefordert, so rasch wie möglich einen neuen integrierten Bundesverkehrswegeplan unter Einbeziehung aller Verkehrsträger aufzustellen, in dem die prioritären Projekte für die nächsten 10 Jahre und der Finanzierungsbedarf realistisch festgelegt werden. Der jetzige weit unterfinanzierte Bundesverkehrswegeplan ähnelt mehr einem Wunschzettel als einem an den tatsächlichen Möglichkeiten orientierten Investitionsplan; er muß künftig in seiner Prioritätensetzung zugunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene, Binnenschiff und Küstenschiffahrt neu zugeschnitten werden.

Schwerpunkt muß nach wie vor der Aufbau einer leistungsfähigen und zukunftsorientierten Infrastruktur in Ostdeutschland bleiben.

Der Bundesstraßenbau stößt nicht nur finanziell, sondern auch wegen der Umweltbeeinträchtigungen an seine Grenzen. In den alten Bundesländern geht es vorrangig darum, mit den knappen Mitteln noch vorhandene Lücken zu schließen und durch den vorrangigen Ausbau von Ortsumgehungen die Bürger zu entla-

sten. Vorrangig ist „innovatives Sparen", z. B. durch Senkung der Baustandards, geringere Regelquerschnitte, Verbesserung der vorhandenen Autobahnkapazitäten ohne aufwendige Neubauten.

Die vorhandene Fernstraßeninfrastruktur muß unter Einbeziehung der Telematik, durch die Beseitigung von Engpässen sowie durch eine menschen- und umweltgerechte Straßengestaltung besser genutzt werden.

2. Konsequente Schienenvorrangpolitik

Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur ist zu beenden. Durch eine konsequente Schienenvorrangpolitik muß mittel- und langfristig der infrastrukturelle Nachholbedarf der Bahn befriedigt werden. Dazu gehört der Auf- und Ausbau eines leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitsnetzes ebenso wie die Ertüchtigung des vorhandenen Netzes für schnelle Neige-Technik-Züge sowie die Modernisierung der überalterten Signaltechnik. Durch den Einsatz der Telematik und durch die Entmischung des Personen- und Güterverkehrsnetzes muß die Kapazität der Bahn deutlich gesteigert werden. Der Kurzstrecken-Luftverkehr ist durch schnelle Zugverbindungen zu ersetzen.

Der Bund muß seinen Finanzierungsverpflichtungen in vollem Umfang nachkommen; diese umfassen auch die notwendigen Leit- und Steuerungstechniken an der Schiene, da sie eine untrennbare Einheit mit dem Fahrweg bilden.

3. Die privaten Investoren für den Transrapid in die Pflicht nehmen

Der Deutsche Bundestag wendet sich nicht gegen die Magnetschwebetechnik als solche. Er hält aber die geplante Referenzstrecke zwischen Hamburg und Berlin für überdimensioniert und mit zu hohen Risiken für die Bahn behaftet. Zur Erschließung langfristiger Marktchancen der Magnetschwebetechnik und zur Demonstration ihrer Systemvorteile ist eine kurze Referenzstrecke zu realisieren, die nicht in Konkurrenz zu einer IC-Strecke steht. Damit ließe sich schon in wenigen Jahren der Betrieb darstellen. Die derzeitige Planung und insbesondere das neue Finanzierungskonzept der Bundesregierung machen den Transrapid zu einem unkalkulierbaren Risiko für den Bund und für die Bahn und gefährden mittelfristig die notwendigen Schieneninvestitionen. Die Bundesregierung muß schnellstmöglich ein neues Finanzierungskonzept vorlegen, in dem die privaten Investoren das volle unternehmerische Risiko tragen.

4. Faire Wettbewerbsbedingungen für den ÖPNV

Für den ÖPNV ist eine Qualitätsoffensive einzuleiten. Sowohl in den Ballungsgebieten wie auf dem flachen Lande muß den Menschen ein vernünftiges, bezahlbares und attraktives Mobilitätsangebot bereitgestellt werden. Damit können zugleich unsere Städte

lebenswerter gemacht werden. Bei der Erschließung neuer Wohngebiete ist eine Anbindung an den ÖPNV sicherzustellen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die im Schienenwegeausbaugesetz festgeschriebene 20 %-Quote für Projekte des Schienenpersonen-Nahverkehrs zu erfüllen. Notwendig ist eine dauerhafte, eindeutige und gesetzlich geregelte Finanzierung für den kommunalen ÖPNV. Die Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind zu dynamisieren.

Auf der europäischen Ebene sind endlich faire Wettbewerbsbedingungen für den ÖPNV zu schaffen. Die dazu notwendigen Netzöffnungen im grenzüberschreitenden ÖPNV müssen auf strikter Gegenseitigkeit beruhen. Außerdem müssen die hohen deutschen Fahrzeug- und Sicherheitsstandards aufrechterhalten bleiben. Einer weiteren Deregulierung des ÖPNV-Marktes sind die notwendigen Harmonisierungsschritte voranzustellen.

5. Für eine leistungsfähige Schiffahrt

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte muß gestärkt werden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die steuerlichen Rahmenbedingungen der deutschen Reedereien und die Abgabenbelastung der deutschen Seeleute an die internationalen Wettbewerbsbedingungen anzugleichen. Ein weiterer Abbau des deutschen Besatzungsanteils muß verhindert werden.

Die Zukunft der deutschen Seehäfen als Drehscheibe zwischen Außen- und Binnenhandel muß durch Anpassung der Hinterlandanbindungen und der Seewasserstraßen gewährleistet werden. Der europäische Wettbewerb vieler Häfen ist aufrechtzuerhalten; die Konzentration auf einen Zentralhafen ist abzulehnen.

Binnen- und Küstenschiffahrt als besonders umweltfreundliche Verkehrsträger müssen in Zukunft erheblich größere Transportanteile übernehmen. Notwendig ist die Förderung des Kombinierten Verkehrs über die Binnenhäfen und die Nutzung von modernen Kommunikations- und Informationssystemen, um größere Güterverkehrsanteile auf das Binnenschiff zu verlagern.

II. Effizienzsteigerung durch bessere Fahrzeug- und Infrastrukturauslastung

Aufbau und Erweiterung der Straßen- und Schieneninfrastruktur werden auch in den nächsten Jahren deutlich hinter dem erwarteten Wachstum des Verkehrsaufkommens zurückbleiben. Weder die Lage der öffentlichen Haushalte noch die Lage der Umwelt werden etwas anderes gestatten. Die zukünftige Aufgabe heißt: die begrenzte Verkehrsinfrastruktur effizienter nutzen. Straße, Schiene und Wasserstraße verfügen noch über große Kapazitätsreserven, die für die notwendige Effizienzrevolution mobilisiert werden müssen.

1. Kapazitätsreserven im Schienennetz erschließen

Die Bahn muß in die Lage versetzt werden, mehr Verkehrsanteile als heute von der Straße zu übernehmen. Mit Hilfe der Telematik im Schienenverkehr sind erhebliche Kapazitätssteigerungen im vorhandenen Schienennetz zu erschließen – z. B. durch dichtere Zugfolgen und bessere Fahrplanabstimmungen. Die Mittel für die elektronische Zugsteuerung (Projekt CIRELKE) sowie für die gesamte Steuerungs- und Signaltechnik sind aufzustocken, wobei Bund und Deutsche Bahn jeweils hälftig finanzieren müssen.

2. Transportketten verbessern

Bei der Verknüpfung der Verkehrsträger ist die Effizienz der Transportketten erheblich zu steigern. Moderne Umschlageinrichtungen mit elektronischen Logistikhilfen, bessere Informationen, modernere Leittechniken und neueste Verladetechnologien ermöglichen es, den Gütertransport zunehmend als Transportkette unterschiedlicher Verkehrsträger zu organisieren sowie Umschlagzeiten und -kosten zu senken.

Als Voraussetzung für die Verlagerung von Güterverkehrsanteilen auf Schiene und Wasserstraße ist deshalb eine stärkere Förderung des Kombinierten Güterverkehrs notwendig, wobei auch die Investitionen Dritter – zusätzlich zu den Ausbauplanungen der DB AG – einbezogen werden müssen. Kombiverkehrs-Terminals sind an den 40 vorgesehenen Standorten auszubauen, dazu gehört auch die Förderung des Einsatzes von Telematik und modernen Umschlagtechniken.

3. Straßennetz entlasten

Die Straßeninfrastruktur verfügt über erhebliche Kapazitätsreserven. Der Stauanteil auf Bundesautobahnen beträgt z. B. weniger als 2 %. Die Bundesautobahnstrecken mit dem höchsten Verkehrsaufkommen sind vor allem durch regionale und örtliche Verkehre im Ballungsraum belastet. Vorrangig ist hier deshalb der Ausbau der örtlichen und regionalen ÖPNV-Systeme, um das Straßennetz zu entlasten. Im Bundesfernstraßennetz müssen an neuralgischen Engpässen Telematiksysteme mit variablen Geschwindigkeitsanzeigen eingesetzt werden, um die Verkehrsströme zu verlangsamen – und zu entkrampfen – und damit die Kapazität der Fernstraße und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Für den Bereich der überlasteten Innenstädte sind gemeinsam mit Ländern und Kommunen Modelle für Verkehrsmanagementsysteme zu entwickeln, in denen der ÖPNV nicht lediglich die Rolle des „Überlaufgefäßes" einnimmt, das lediglich dann gebraucht wird, wenn „sonst nichts mehr geht". Statt dessen müssen Verkehrsmanagementsysteme in Innenstadtbereichen variable Ampelschaltungen zur Entzerrung von örtlichen Verkehrsüberlastungen ebenso beinhalten wie Vorrangschaltungen für den ÖPNV und verbesserte Informationssysteme, die den Umstieg auf den ÖPNV fördern.

4. Fahrzeugauslastung verbessern

Der Besetzungsgrad der Pkw ist in den letzten Jahren beständig gesunken und hat derzeit einen Tiefststand mit 1,4 Personen im Durchschnitt erreicht. Die Bundesregierung wird aufgefordert, alle Möglichkeiten zu nutzen, um den Besetzungsgrad der Fahrzeuge im Personenverkehr zu erhöhen. Dadurch wird die Straßeninfrastruktur insgesamt in den Ballungsräumen entlastet.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um die Zahl der Einzel-Berufspendler zu vermindern. Dazu gehört auch die Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsträgerunabhängige Entfernungspauschale, die Autofahrern, ÖPNV-Fahrgästen, Fahrgemeinschaften, Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen zugute kommt, und die ab dem ersten Entfernungskilometer steuerlich anrechenbar sein muß.

Notwendig ist die Förderung von Job-Tickets: Die seit 1994 bestehende Regelung, Arbeitgeberzuschüsse zur Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von der Steuer zu befreien, muß deshalb erhalten bleiben.

5. Lkw-Leerfahrten vermindern

Die Zahl der Lkw-Leerfahrten hat ein dramatisches Ausmaß angenommen. Im Jahr 1995 war auf knapp 500 Millionen Fahrten fast jeder zweite Lkw ohne Ladung unterwegs. Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, solche Telematiktechniken und -dienste zu fördern, mit deren Hilfe die Transportprozesse und Transportkosten, vor allem an den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger (See- und Binnenhäfen, Terminals des Kombinierten Verkehrs) optimiert werden können. Pilotprojekte zur City-Logistik sind zu unterstützen.

Der Erfolg von Güterverkehrs- und City-Logistikzentren steht und fällt mit der Schnelligkeit und Effizienz des Güterumschlags, der wiederum davon abhängig ist, ob die Techniken kompatibel und der Informationsfluß frei von Störungen ist. Dabei ist die Telematik von höchster Bedeutung.

6. Stauprävention und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zur generellen Stauprävention bzw. zur Erhöhung vorhandener Autobahnkapazitäten sind die Geschwindigkeitsdifferenzen zu vermindern und der Verkehrsfluß zu verstetigen. Das führt auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

III. Effizienzsteigerung durch gerechtere Anlastung der Transportkosten

Die Tatsache, daß Kartoffeln zum Waschen oder Krabben zum Pulen über Tausende von Kilometern transportiert werden, ist ein Indiz für Fehlsteuerungen unseres Wirtschafts- und Verkehrssystems. In Relation zum Schienen- und Schiffstransport ist der

Straßenverkehr zu billig. Die im Vergleich zu niedrigen Transportpreise haben eine Explosion der Straßen-Verkehrsleistung zur Folge gehabt.

Auch Maßnahmen zur Erschließung der Kapazitätsreserven werden zur dauerhaften Erhaltung der Mobilität nicht ausreichen, wenn nicht die eigentliche Ursache des Verkehrschaos – die verzerrte Preisstruktur zwischen den Verkehrsträgern – beseitigt wird.

1. Internalisierung der externen Kosten

Die Bundesregierung wird aufgefordert, schrittweise die Internalisierung der externen Kosten jedes Verkehrsträgers einzuleiten, wie sie von der EU-Kommission im Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr" gefordert wurde. Das Verursacherprinzip muß zur Anwendung gebracht werden, d. h. alle Verkehrsträger müssen sämtliche Folgekosten tragen. Dazu gehören nicht nur die Infrastrukturkosten, sondern auch die Gebäude- und Umweltschäden, Lärm, Luftverschmutzung, Waldsterben. Die anstehenden Verhandlungen über die EU-Vignette bieten dazu einen Einstieg.

2. Fahrleistungsabhängiges Truck-Pricing einführen

So rasch wie möglich ist das System der zeitabhängigen Lkw-Vignette abzulösen durch ein System des fahrleistungsabhängigen Truck-Pricings. Dieses ist über satellitengestützte Systeme zu erheben und unabhängig von der Straßenkategorie einzuführen. Dadurch werden die Wegekosten so angelastet, daß Nutzfahrzeuge in jedem Land, dessen Straßen sie benutzen, streckenabhängig zu Steuern und Abgaben herangezogen werden.

3. Trassenpreise senken

Die krassen Wettbewerbsnachteile der Schiene sind zu beseitigen. Die Trassenpreise sind deutlich abzusenken, so lange

- der Straßengüterverkehr seine Infrastrukturkosten nicht vollständig deckt, und
- die europäischen Partner entsprechende Trassenpreise entweder nicht erheben oder wieder kompensieren.

Darüber hinaus muß die Erhebung der Mineralölsteuer einheitlich, d. h. wettbewerbsneutral, für Güterschienen-, -luft- und -schiffsverkehr geregelt werden.

4. Steuerliche Harmonisierungsdefizite im Güterverkehr beseitigen

Darüber hinaus sind Vereinbarungen anzustreben, auch die anderen Formen der Steuervergünstigungen und offenen und verdeckten Subventionen für den Straßenverkehr zu unterlassen. Das Dumping im Güterverkehr muß endlich beendet werden, um der überzogenen Arbeitsteilung und der Überlastung der Verkehrsin-

frastrukturen entgegenzuwirken. Das ist auch nötig, damit die Selbstausbeutung im Transportgewerbe aufhört, und die Transportunternehmen die Sicherheits- und Sozialvorschriften ebenso gewährleisten können wie die hohe Qualität ihrer Transportleistung.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Steuerbefreiung von Flugbenzin durch eine EU-weite Regelung zu beenden.

Bonn, den 30. März 1998

Elke Ferner
Wolfgang Behrendt
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Susanne Kastner
Horst Kubatschka
Konrad Kunick
Klaus Lennartz
Christoph Matschie
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Michael Müller (Düsseldorf)
Jutta Müller (Völklingen)
Günter Oesinghaus
Georg Pfannenstein
Karin Rehbock-Zureich
Otto Reschke
Siegfried Scheffler
Dietmar Schütz (Oldenburg)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333